



PADOVA — Il modello del disco volante costruito da Epp. Ciascuno degli otto fori contiene un'elica

INTERVISTA A PADOVA CON L'ING. ANDREAS EPP

Arriverà sulla Luna entro il 1971 il «disco» d'un tecnico tedesco?

Ha un diametro di dodici metri ed è alto quattro: potrà avere sei passeggeri

PADOVA 18 MAGGIO. — Andreas Epp, inventore del «disco volante» astronautico, secondo il progetto — a rag-

a forza di tentazioni. Questo nacore tedesco — sguardo strano e acuto che si anima nella passione, anche se una sensibilità annosa e sempre pronta a controllarlo — non

metri. La sua costruzione è costata oltre un milione di marchi, circa 157 milioni di lire, escludendo naturalmente i pezzi e gli strumenti elet-

in grado di attraversare l'Atlantico in due o tre ore. Ma vogliamo basarci soltanto sui fatti finora inequivocabili? Ebbene, come modello il mio disco ha già volato. Ricordo

PADOVA — Il disco volante costruito da Epp. Ciascuno degli otto fori contiene un'elica

INTERVISTA A PADOVA CON L'ING. ANDREAS EPP

Arriverà sulla Luna entro il 1971 il «disco» d'un tecnico tedesco?

Ha un diametro di dodici metri ed è alto quattro: potrà avere sei passeggeri

DALLA NOSTRA REDAZIONE
Padova 18 maggio
Andreas Epp, inventore del
«disco volante» destinato —
secondo il progetto — a rag-

giungere a bordo sei astronauti e
a Padova per un breve periodo
di tempo prima di recarsi
a Monaco di Baviera per il
tocco finale al «pilotaggio»
cui sta lavorando da trent'anni.

Il uomo, quasi su per giù
Oscar Wilde, s'è impegnato

a forza di tentazioni. Questo
ingegnere tedesco — squar-
rato e acuto che si prima
nella passione, anche se una
sensibilità attenta e sempre
in una «controllata» com-

più liberata da un incubo di
Monaco è ormai pronta il
prototipo del suo «Omega
Cousinette» così chiamato in
omaggio a René Cousin, il
costruttore francese che fu un
genio dell'aviazione, un «dis-
co volante» dal diametro di
dodici metri e alto quattro

metri. La sua costruzione è
costata oltre un milione di
marchi (circa 157 milioni di
lire) «escludendo naturalmente
i materiali e gli strumenti elet-

trici». «È una navicella spaziale
— assicura l'ingegnere germa-
nico — con la quale sei astro-
nauti (due piloti e quattro
tecnici) possono sbarcare sulla
Luna e ritornare sulla ter-
ra. Quando questo volo potrà
avvenire? Penso entro il 1971».

Già diversi anni orsono il
progetto di Epp interessò le
più importanti fabbriche aero-
nautiche americane, britanni-
che, francesi e svizzere. In ef-
fetti, un aeromobile di questo
genere si rivela molto interes-
sante proprio per la sua capa-
cità illimitata di manovra e
per l'eccezionale vantaggio di
poter scendere a bassissima
velocità (in particolare quando
la visibilità è scarsa o nulla),
come un grosso ascensore.

La navicella può fare a me-
mo di qualsiasi campo di at-
terraggio. Si solleva vertical-
mente, sale e scende con ve-
locità regolata dal pilota, even-
tualmente anche sull'acqua. E
si muove orizzontalmente a
volontà. Inoltre, come s'è ac-
cennato, ha una straordinaria
manovrabilità.

Ma come può volare? Epp
sorridente, illustrando le sue mol-
te esperienze e documentan-
dole, «Si strutta il principio
delle eliche intubate. Nello
spessore del disco — precisa
il cinquantacinquenne costrut-
tore tedesco — sono praticati
otto fori di grandi dimensioni,
ciascuno dei quali contiene una
elica mossa da un motore.
Le eliche, girando prendono
l'aria dall'alto e la spingono in
basso. In questo modo, si for-
mano una zona di depressione
al di sopra del piatto e
al di sotto, una di pressio-
ne elevata; così il piatto,
spinto dalla pressione sotto-
stante, è risucchiato dal vuoto
soprastante e si solleva ver-
ticalmente. Per muoversi oriz-
zontalmente invece, è munito
di due motori a reazione».

«Herr Epp — obiettiamo —
all'es. tutt. tutto bene. Il disco
volante non appartiene più al
regno della fantasia. Ma dalla
teoria alla pratica il passo
non sembrare sempre lungo e
difficile».

«Secondo il mio principio,
si potrebbe costruire addirittura
un disco di 50 metri di
diametro, del peso di 68 ton-
nellate capace di portare in

in grado di attraversare
l'Atlantico in due o tre ore.
Ma vogliamo basarci soltanto
sui fatti finora inequivocabili?
Ebbene come modello il mio
disco ha una volata. Ricordo

l'esperimento felice compiuto
a Bremerhaven. Un modello
di quasi due metri e mezzo
di diametro e di mezzo metro
d'altezza si sollevò a una ve-
locità ascensionale di dodici
metri al secondo; e poi rag-
giunse una velocità di 480 chi-
lometri l'ora.

La prova durò 24 minuti.



PADOVA -- Andreas Epp, l'ingegnere tedesco che ha costruito il disco volante.

Il disco si sollevò sotto la
spinta delle otto eliche intu-
bate e, una volta in quota, fu
spinto orizzontalmente da due
motori a razzo capaci di for-
nire sei chilogrammi di spinta
ciascuno. Dopo otto minuti,
secondo un piano prestabilito,
quattro delle otto eliche si ar-
restarono; e dopo altri sedici
minuti il piatto effettuò un
atterraggio morbido. Ad ogni
modo, sono state numerosissi-
me le prove, tutte con esito
positivo».

Nato a Cuxhaven, presso
Amburgo, l'ingegner Andreas
Epp già da ragazzo si divertì
con i modelli volanti. Ideò
il primo disco volante nel
1929, ne costruì il primo mo-
dello nel 1933. Poi i rifocchi.
E altri progetti nel 1946, nel
1954 e nel 1957. Adesso parla
con grande calore dell'organ-
izzazione europea che ha preso
a cuore la sua iniziativa: la
«Europäische Gesellschaft für
Raketen und Raumfahrt Fra-
schung und Entwicklung», che
può dire «Compagnia euro-

12 metri ed è alto quattro: potrà avere sei passeggeri

za di tentazioni. Questo cuore tedesco — sguardo acuto che si anima — passione, anche se non è tutta annusa e sempre a controllarla — sembrato da un incubo. «È fatto è ormai pronto il tipo del suo «ornicaio» così chiamato in gergo delle Conzini, il cattore francese che fu uno dell'aviazione, un «diavolo» dal diametro di 12 metri e alto quattro

metri. La sua costruzione è costata oltre un milione di marchi circa 157 milioni di lire, escludendo naturalmente i materiali e gli strumenti elettronici».

«È una navicella spaziale — assicura l'ingegnere germanico — con la quale sei astronauti (due piloti e quattro tecnici) possono sbarcare sulla Luna e ritornare sulla terra. Quando questo volo potrà avvenire? Penso entro il 1971». Gli diresti così orsono il progetto di Epp interessa le più importanti fabbriche aeronautiche americane, britanniche, francesi e svizzere. In effetti, un aeromobile di questo genere si rivela molto interessante proprio per la sua capacità illimitata di manovra e per l'eccezionale vantaggio di poter scendere a bassissima velocità (in particolare quando la visibilità è scarsa o nulla), come un grosso ascensore.

La navicella può fare a meno di qualsiasi campo di atterraggio. Si solleva verticalmente sale e scende con velocità regolata dal pilota, eventualmente anche sull'acqua. E si muove orizzontalmente a volontà. Inoltre, come s'è accennato, ha una straordinaria manovrabilità.

Ma come può volare? Epp sorride, illustrando le sue molte esperienze e documentandolo. «Si sfrutta il principio delle eliche intubate. Nello spessore del disco — precisa il quarantatrinquenne costruttore tedesco — sono praticati otto fori di grandi dimensioni, ciascuno dei quali contiene una elica mossa da un motore. Le eliche, girando prendono l'aria dall'alto e la spingono in basso. In questo modo, si formano una zona di depressione al di sopra del piatto e al di sotto, una di pressione elevata; così il piatto, spinto dalla pressione sottostante e risucchiato dal vuoto soprastante e si solleva verticalmente. Per muoversi orizzontalmente invece, è munito di due motori a reazione».

«Per Epp — obiettiamo — alles gut, tutto bene. Il disco rimane un'apparizione più al regno della fantasia. Ma dalla teoria alla pratica il passo può sembrare sempre lungo e difficile».

«Secondo il mio principio, si potrebbe costruire addirittura un disco di 50 metri di diametro, del peso di 68 tonnellate, capace di portare 50 tonnellate di carico utile; questo aeromobile, sul quale potrebbero trovare posto un centinaio di passeggeri, sarebbe

in grado di attraversare l'Atlantico in due o tre ore. Ma vogliamo basarci soltanto sui fatti finora inequivocabili? Ebbene, come modello il mio disco ha già volato. Ricordo l'esperimento felice compiuto a Bremerhaven. Un modello di quasi due metri e mezzo di diametro e di mezzo metro d'altezza si sollevò a una velocità ascensionale di dodici metri al secondo; e poi raggiunse una velocità di 480 chilometri l'ora.

«La prova durò 24 minuti.



PADOVA -- Andreas Epp, l'ingegnere tedesco che ha costruito il disco volante.

Il disco si sollevò sotto la spinta delle otto eliche intubate e, una volta in quota, fu spinto orizzontalmente da due motori a razzo capaci di fornire sei chilogrammi di spinta ciascuno. Dopo otto minuti, secondo un piano prestabilito, quattro delle otto eliche si arrestarono; e dopo altri sedici minuti il piatto effettuò un atterraggio morbido. Ad ogni modo, sono state numerosissime le prove, tutte con esito positivo».

Nato a Cuxhaven, presso Amburgo, l'ingegner Andreas Epp già da ragazzo si divertiva con i modelli volanti. Nel 1936 ne costruì il primo disco volante nel 1936, ne costruì il primo modello nel 1943. Poi i ritocchi. E altri progetti nel 1946, nel 1954 e nel 1957. Adesso parla con grande calore dell'organizzazione europea che ha preso a cuore la sua iniziativa: la «Europäische Gesellschaft für Raketen und Raumfahrt Forschung und Entwicklung», che vuol dire «Compagnia europea per lo studio e lo sviluppo dei razzi e del viaggio spaziale».

Carlo Malagoli